

Til Folketingets Transportudvalg

Renovering af Aarhus H – En bekymringsskrivelse – med et oplæg til løsning

Kan renoveringen af Aarhus Hovedbanegård (Aarhus H) suppleres og planlægges, så den giver større økonomiske og samfundsmæssige fordele? – Det nu valgte omfang af renoveringen af Aarhus H giver hos Dansk Banegods anledning til bekymringer for så vidt angår fremtiden for godstransporten såvel som for persontrafikken i Jylland på både kort sigt og over en længere årrække. Dansk Banegods ser imidlertid muligheder for at opnå en samfundsmæssig gevinst ved et mindre supplement til renoveringen.

Den planlagte renovering af Aarhus H

Den plan, der for indeværende er valgt for renoveringen af Aarhus H, vil strække sig over en periode fra 2025 til 2026, hvor renoveringen gennemføres over flere etaper med sekventielle nedlukninger af banegården, så det vil være muligt at opretholde et vist omfang af persontogtrafik i perioden. Renoveringen er planlagt og tidsmæssigt disponeret, så det er muligt at overholde den tidsplan, der er fastlagt for elektrificeringen af banenettet. Denne planlægning er der naturligvis fuld respekt om set i relation til den nødvendige opgradering af jernbanen og Danmarks klimamålsætninger.

Under dele af renoveringsperioden vil det imidlertid ikke være muligt at køre banegods gennem Aarhus H, hvorfor banegodstrafik nord for Aarhus reelt vil være nedlukket i perioder under renoveringen, og måske som en konsekvens også efter renoveringen og nedlukningen.

Grunden til bekymringerne

Den proces, der er valgt med hensyn til renoveringen af Aarhus H vil have konsekvenser for godstransporten og persontrafikken i Jylland på såvel kort som lang sigt.

De umiddelbart identificerede problemer er:

- Passagerkapaciteten på Aarhus H vil være reduceret i en periode, og vil i dele af denne periode være halveret. Dette vil forventeligt medføre en øget belastning af motorvejsnettet.
- Der vil reelt være lukket for banegodstrafikken nord for Aarhus i væsentlige dele af renoveringsperioden.
- Danmark vil i dele af renoveringsperioden lukke for den del af EU's TEN-T, ScanMed-korridor, der forløber gennem Jylland mellem Fredericia og Hirtshals/Frederikshavn.
- Med den valgte renoveringsløsning, vil der efter renoveringen kun kunne håndteres godstog af samme længde som før renoveringen, altså togstammer med en længde på 567 – 581 meter. Der vil således efter renoveringen fortsat ikke kunne håndteres godstog af den længde som det i øvrigt er tilladt at køre med i den resterende del af Danmark; nemlig 835 meter. Der opnås således ingen forbedringer for godstrafikken ved renoveringen.
- Med det fortsat ineffektive manøvrekoncept for vending af togstammer på Aarhus H, betyder tidsforbruget, at Danmark ikke på en fremadrettet vis vil understøtte opfyldelsen af EU's vækst mål for banegods-transport med en vækst på 50% frem mod 2030 og 100% frem mod 2050.
- Med anlægsarbejderne i forbindelse med udvidelse af motorvej E45 over de kommende år, vil der være behov for aflastning af motorvejen af hensyn til personbiltrafikken. Dette kan optimalt ske ved overflytning af lastbiler fra motorvej E45 og over på jernbanen. Dette understøtter renoveringsløsningen ikke.

Den supplerende løsningsmodel

Vi vil fra Dansk Banegods ikke præsentere denne ganske væsentlige problemstilling af national karakter uden samtidig at fremlægge et relevant supplerende løsningsforslag til problemstillingen. Det supplerende løsningsforslag vil på bedst mulig vis have positive perspektiver på såvel kort som lang sigt.

Dansk Banegods lægger op til at renoveringen af Aarhus H suppleres med en merinvestering i en ny sporstrækning, der reelt vil udgøre en opgradering af spornettet omkring Aarhus. Den ny sporstrækning vil samtidig betyde en mulighed for at fjerne det nuværende vendespor på Aarhus H, hvormed arealer i Aarhus som i dag anvendes til vendesporet til banegodset kan afhænde. Disse arealer kan anvendes til en efterspurgt byfornyelse i det centrale Aarhus og indtægten ved salget af arealer kan reducere omkostningen til investeringen i den nye sporstrækning.

Det skal fortsat være muligt for godstog at køre gennem Aarhus H til og fra Aarhus Havn.

Den supplerende investering omfatter en permanent og blivende jernbaneshunt med en længde på 400 - 600 meter over Aarhus Å, hvormed der formes et triangulær banenet. Jernbaneshunten designes og udformes til en maksimal hastighed på 40 – 60 km/t for at minimere investeringen.

Etableringen af jernbaneshunten skal gennemføres i direkte forlængelse af og integreret med renoveringen af Aarhus H, og de planlægningsmæssige arbejder; projektering, VVM-proces, lokalplanproces og miljøkonsekvensvurdering med videre skal derfor igangsættes omgående.

Med det triangulære banenet vil borgerne i Aarhus og passagererne på Aarhus H ikke i fremtiden blive generet af godstog, der skal passere Aarhus i nord- eller sydgående retning.

Den samlede renoveringsmodel vil i et større billede på nationalt plan udgøre en mere helhedsorienteret løsning for både persontrafik og godstransport på TEN-T ScanMed korridoren i Jylland.

Anlægssummen for jernbaneshunten er meget groft skønnet til at udgøre under én mia. kr. Prisen er i høj grad påvirket af et væsentlig omfang af blød bund omkring Aarhus Å.

Jernbaneshunten vil gøre banegodstransport mere konkurrencedygtig og vil kompensere godsbanetrafikken for nedlukningsperioden og det heraf følgende arbejde med at genopbygge banegodstrafikken efter renoveringen.

Et spørgsmål, der med rette vil kunne stilles vil være, hvorvidt en jernbaneshunt uden om Aarhus vil betyde, at persontrafikken vil køre uden om Aarhus i den daglige passagertrafik efter renoveringen. Svaret må være, at dette næppe vil være tilfældet, da Aarhus er Danmark næststørste by.

De langsigtede effekter

Etableringen af det triangulære banenet og den hermed følgende opgraderingen af banenettet omkring Aarhus vil betyde en reduceret tid på godstransport gennem Jylland. Reduktionen af transporttiden vil udgøre op mod én time for hvert godstog, og vil dermed gøre banegodstransporten mere konkurrencedygtig, hvormed EU's målsætninger for banegodset understøttes.

Der vil således være større potentiale for at transport af gods gennem Jylland vil kunne aflaste motorvej E45, henset til den potentielle overflytning af gods fra lastbiler til jernbane.

Beslutningen

Der er behov for at Danmark – Folketinget – nu træffer en beslutning om det supplerede anlægsarbejde ved renoveringen af Aarhus H, da det vil have samfundsmæssige relevans og udbytte.

Det er således nødvendigt, at investeringen i den nu planlagte renoveringsløsning for Aarhus H suppleres med investeringen i den her præsenterede anlægsinvestering i en kort jernbaneshunt, samt at dette sker i et samlet langsigtet samfundsmæssigt perspektiv.

Dansk Banegods